

船舶事故調査報告書

平成29年1月12日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突（防波堤）（1件目の事故） 浸水（2件目の事故）
発生日時	平成27年11月11日 05時32分ごろ（1件目の事故） 平成27年11月11日 07時40分ごろ（2件目の事故）
発生場所	（1件目の事故） 北海道豊浦町豊浦漁港の中防波堤南端付近 豊浦港南島堤灯台から真方位069° 165m付近 （概位 北緯42° 34.8′ 東経140° 42.6′） （2件目の事故） 北海道室蘭市室蘭港西北西方沖 室蘭港北外防波堤灯台から真方位285° 7.5海里（M）付近 （概位 北緯42° 23.0′ 東経140° 45.2′）
事故の概要	（1件目の事故） 漁船第十八栄丸は、出航中、防波堤に衝突した。 第十八栄丸は、左舷船首部外板に亀裂を生じた。 （2件目の事故） 第十八栄丸は、南進中、浸水した。 第十八栄丸は、機関等に濡損を生じた。
事故調査の経過	平成27年11月16日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	漁船 第十八栄丸、4.4トン HK3-94704（漁船登録番号）、個人所有 11.70m（Lr）×3.00m×0.94m、FRP ディーゼル機関、209.62kW、平成7年8月15日 第202-4484号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 27歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成22年12月24日 免許証交付日 平成27年1月26日 （平成32年12月23日まで有効） 甲板員 男性 72歳

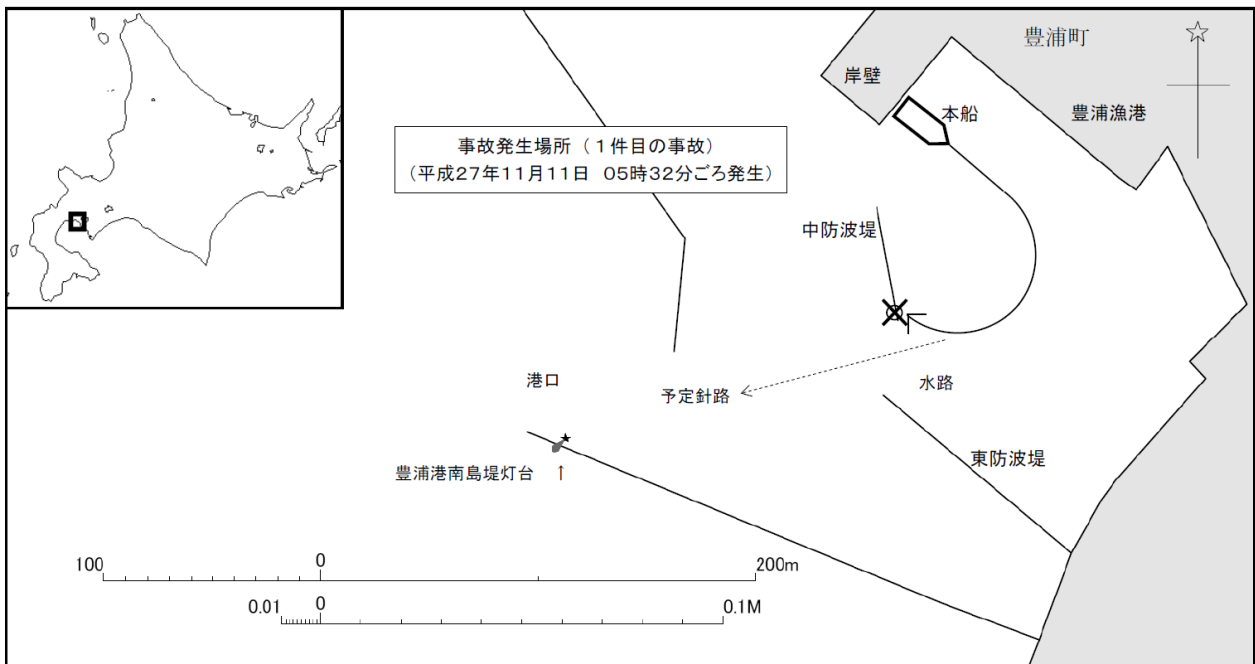
	<p>一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成7年3月24日 免許証交付日 平成27年1月26日 (平成32年3月23日まで有効)</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>(1件目の事故) 本船 左舷船首部外板に亀裂 防波堤 なし (2件目の事故) 機関等に濡損</p>
気象・海象	<p>(1件目の事故) 気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏 日出時刻：06時22分ごろ (2件目の事故) 気象：天気 晴れ、風向 北、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1m</p>
事故の経過	<p>(1件目の事故) 本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、平成27年11月11日05時30分ごろ、船長が操舵室外の右舷側に立ち、リモコンを使用して手動操舵で操船に、甲板員が操舵室内でGPSプロッターの操作にそれぞれ当たり、北海道寿都町^{すつづ}寿都港へ回航する目的で豊浦漁港の岸壁を離れ、約2～3ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で港内を航行した。 船長は、中防波堤南端と東防波堤北西端との間の水路を通過しようと思い、操舵用のダイヤルを右に回して右転を開始した。 本船は、船首が港口付近に向いたとき、船長が舵を中央に戻そうとして操舵用のダイヤルを左に回したところ、右転が止まらなかったため、急いで操舵室内に入って舵輪を操作したものの右転が止まらず、また、クラッチレバーを引いて後進としたものの機関が後進に切り替わらず、05時32分ごろ右転を続けて左舷船首部が中防波堤南端付近に衝突した。 本船は、来援した漁船に横抱きされて岸壁に戻った。 船長は、左舷船首部外板の水線上約0.6mに長さ約0.3mの亀裂(以下「本件亀裂」という。)を認めたものの、船首部の空所(以下「船首区画」という。)内に浸水を認めず、また、船首区画からは本件亀裂が見えなかったため航海には支障ないものと思い、機関を始動したところ、リモコン及び機関に異常を認めなかったため出航することとした。 (付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>

	<p>(2件目の事故)</p> <p>本船は、06時40分ごろ豊浦漁港を出航し、同漁港南方に設置されたほたて貝養殖施設を通過した後、北海道森町砂埼を船首目標として約14knの速力で南進した。</p> <p>船長は、操舵室右舷側に立ち、リモコンを使用して手動操舵で操船中、本件亀裂からの浸水を警戒し、甲板員と交替で約20分おきに船首区画内を確認したが、浸水を認めなかったため航行を続けた。</p> <p>船長は、07時30分ごろから追い波の波高が大きくなって船首部が波浪に突っ込むようになり、約12knに減速して室蘭港西北西方沖を南進していたところ、急に速力が落ちるとともに、固定していたクラッチ及びスロットルレバーが前後に動き出したので主機に不具合が生じたものと思い、甲板員に機関室の確認を指示した。</p> <p>甲板員は、機関室内に浸水を認めて船長に報告するとともに、操舵室内の主機警報音が鳴ったのでクラッチを中立としたところ、煙突から黒煙が上がったので主機を停止し、07時40分ごろ、室蘭市在住の知人に携帯電話で同人所有の漁船（以下「僚船」という。）による救助を要請した。</p> <p>船長は、家族及び所属する漁業協同組合に携帯電話で本事故の発生を連絡した。</p> <p>漁業取締船ほっかい丸は、室蘭港西北西方沖で警戒業務中、本船が漂泊していることを不審に思い、接近してマイクで尋ねたところ、浸水して僚船による救助を待っている旨の返答を得たので、本船の付近で僚船が到着するまで待機した。</p> <p>本船は、09時00分ごろ、来援した僚船にえい航された後に横抱きされ、11時05分ごろ、室蘭港西1号ふ頭に着岸した。</p> <p>(付図2 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1件目の事故)</p> <p>船長は、船舶所有者との間で本船の売買契約を締結し、11月10日に豊浦漁港で引渡しを受け、本事故当日、初めて本船に乗り組んで操船に当たっていた。</p> <p>船長は、本船の引渡し時、船舶所有者からリモコンも含め航海計器等の操作方法の説明を受けたが、豊浦漁港内を航行するなど、機関及び舵の試運転を行っていなかった。</p> <p>船長は、本船の引渡し終了後、速やかに寿都港へ向けて航行を開始するつもりでいたが、海象状況が悪かったので、出航を1日延期していた。</p> <p>船長は、ふだん、船外機付和船により操業していたものの、同船以外の船舶を操船した経験がほとんどなく、また、リモコンを使用して操船することは本事故時が初めてであった。</p> <p>船長及び甲板員は、本事故当日、発航前に機関を始動し、各機器の</p>

	<p>点検を行って異常がないことを確認していた。</p> <p>甲板員は、漁船の船長としての経験が豊富であり、平成26年に寿都港へ漁船を回航させたことがあったので、長時間の航海経験が少なかった船長からの依頼を受け、回航中の助言を行うことを目的として本船に乗り組んでいた。</p> <p>船舶所有者は、11月9日まで本船を使用していたが、リモコン、航海計器、機関等に不具合を感じていなかった。</p> <p>本船のリモコンは、操舵、ガバナ及びクラッチの3つのダイヤルを有していた。</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>本船は、船首部に船橋が配置された漁船で、上甲板下には、船首側から順に船首区画、魚倉、機関室の各区画が設けられており、それぞれの隔壁には、機関室へ通じるケーブル及び油圧パイプの貫通口が設けられ、水密は確保されていなかった。</p> <p>本事故後、本船の左舷船首部には、本件亀裂の船首側に隣接して縦約0.2m、横約0.23mの破口が生じていた。</p> <p>船長は、航行中、高くなった波浪の衝撃を受けて本件亀裂が破口に進展したものと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり(1件目の事故) あり(2件目の事故)</p> <p>あり(1件目の事故) あり(2件目の事故)</p> <p>なし(1件目の事故) あり(2件目の事故)</p> <p>(1件目の事故)</p> <p>本船は、豊浦漁港を右回頭しながら出航中、船長が、港口に向けようとしてリモコンのダイヤル及び舵輪を操作したものの、右転が止まらず、また、クラッチを操作したものの、機関が後進に切り替わらなかったことから、右転を続けて中防波堤南端付近に衝突したものと考えられる。</p> <p>本船は、本事故時、舵取機、クラッチ等に不具合が生じた可能性があると考えられるが、その状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>本船は、室蘭港西北西方沖を南進中、豊浦漁港の中防波堤南端付近への衝突により生じた本件亀裂が破口に進展したことから、同破口から海水が船首区画に浸入し、貫通口を通じて機関室が浸水したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>(1件目の事故)</p> <p>本事故は、夜間、本船が、豊浦漁港を右回頭しながら出航中、船長が、港口に向けようとしてリモコンのダイヤル及び舵輪を操作したものの、右転が止まらず、また、クラッチを操作したものの、機関が後進に切り替わらなかったため、右転を続けて中防波堤南端付近に衝突</p>

	<p>したものと考えられる。</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>本事故は、本船が、室蘭港西北西方沖を南進中、豊浦漁港の中防波堤南端付近への衝突により生じた本件亀裂が破口に進展したため、同破口から海水が船首区画に浸入し、貫通口を通じて機関室が浸水したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <p>(1件目の事故)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船舶を購入し、回航する際は、航海計器や機関等の取扱いについて十分に説明を受けるとともに、慣熟運転を十分に行って操舵装置等の作動状況を確認すること。 <p>(2件目の事故)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 外板に亀裂を生じた状態で出航しないこと。

付図1 事故発生経過概略図



付図2 事故発生場所概略図

